

再々評価調書

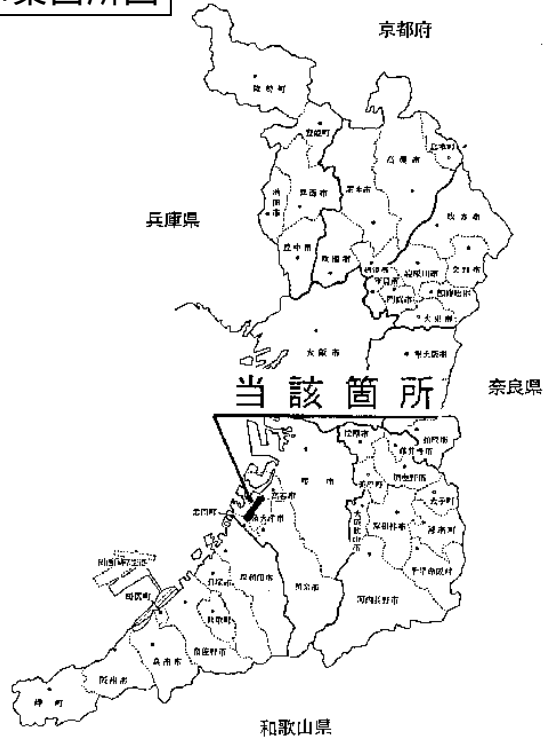
事業名	南海本線（泉大津市）連続立体交差事業				
担当部署	都市整備部 交通道路室 街路課連立グループ(06-6944-4424)				
事業箇所	泉大津市条南町～式内町				
再々評価理由	再評価後5年を経過した時点で継続中				
事業概要	目的	泉大津市における、恒常的な渋滞を解消することにより、周辺市街地整備、都市及び地域相互間の有機的な連携強化などを目的として策定。			
	内容	事業区間：2.4km 高架化される駅：松ノ浜駅、泉大津駅 踏切除却数：8箇所			
	事業費	全体事業費：453億円（480億円）うち投資済事業費：354億円（186億円） （内訳）調査費等22億円（18億円）（内訳）調査費等21億円（18億円） 用地費117億円（195億円）用地費116億円（101億円） 工事費314億円（267億円）工事費217億円（67億円） 街路事業者：371億円【82%】（国：203億円45%、府：112億円25%、市：56億円12%） 鉄道事業者：82億円【18%】			
	（ ）内の数値は前回評価時点のもの	【事業費の変動理由】 地価下落による用地費の減が見込まれる。 耐震基準の見直しに伴う橋梁等の構造物の構造変更による工事費の増。	【工事費の内訳】 高架工事 155億円（105億円） 軌道・電気工事 106億円（108億円） 駅舎工事 41億円（39億円） 側道工事 12億円（15億円）		
	事業費の変動要因	【他事業者との協議状況】該当なし 【今後の事業費変動要因の予測】事業変動の要因なし 【変更計画手続きの状況】変更事業認手続き済（H20.3.31）			
	維持管理費	円/年（鉄道事業者において維持管理を行うため）			
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画（案）改定版（H17.3） 関西国際空港関連地域整備大綱・関西国際空港関連地域整備計画			
関連事業	泉大津駅東地区市街地再開発事業（平成6年完了） 松之浜駅東地区市街地再開発事業（平成11年完了） 都市計画道路松之浜駅前通り線（高架化完成に合わせ、H24に必要なアクセス道路）				
事業の進捗状況	経過	事前評価時点 （評価なし）	再評価時点 （H15）	再々評価時点 （H20）	分析
	着工準備 採択年度 事業採択年度 事業着工年度 完成予定年度	- H6 H6 H19	- H6 H6 H19	- H6 H6 H27	・用地買収等が難航したため8年の事業期間の延伸を行った。
	進捗状況		用地：96% <1.65ha / 1.71ha> 工事：25% 上下線仮線整備済	用地：99% <1.70ha / 1.71ha> 工事：69% 上り線高架化整備済 H20.6 なんば行片側 高架切替済	平成24年度の鉄道高架化を目指しており、その時点で踏切の遮断時間が解消され、交通渋滞の緩和に効果がある。
	今後の事業進捗の見通し	・仮線側（東側）について平成13年度に用地買収が完了したので、鉄道工事の工程について支障となるものは特になし。 ・残る2件の用地買収については将来側道用地になる箇所であり、今後も引き続き交渉を続けていく。 ・平成24年度末、高架化完了予定。3ヵ年で側道整備予定。平成27年度事業完了。			

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	事前評価時点	再評価時点	再々評価時点	分析
		<p>（鉄道の運行状況） 列車本数 約370本/日 遮断時間 約6.6時間/日</p> <p>（踏切交通量の状況） [H2調査] 北助松6号：3,440台/日 松之浜2号：11,617台/日 松之浜3号：2,843台/日 泉大津1号：2,153台/日 泉大津2号：9,344台/日 泉大津4号：3,079台/日 計：32,476台/日</p>	<p>（鉄道の運行状況） 列車本数 約445本/日 遮断時間 約7.8時間/日</p> <p>（踏切交通量の状況） [H11調査] 北助松6号：3,242台/日 松之浜2号：17,694台/日 松之浜3号：4,175台/日 泉大津1号：3,074台/日 泉大津2号：11,995台/日 泉大津4号：3,400台/日 計：45,580台/日</p> <p>（踏切交通遮断量） [H11調査] 北助松6号：27,557台/日 松之浜2号：139,783台/日 松之浜3号：30,060台/日 泉大津1号：26,436台/日 泉大津2号：88,763台/日 泉大津4号：23,800台/日 平均：38,605台/日</p>	<p>（鉄道の運行状況） 列車本数 約506本/日 遮断時間 約9.0時間/日</p> <p>（踏切交通量の状況） [H20調査] 北助松6号：4,225台/日 松之浜2号：8,319台/日 松之浜3号：2,182台/日 泉大津1号：5,941台/日 泉大津2号：9,373台/日 泉大津4号：2,564台/日 計：32,604台/日</p> <p>（踏切交通遮断量） [H20調査] 北助松6号：36,549台/日 松之浜2号：77,122台/日 松之浜3号：18,747台/日 泉大津1号：61,481台/日 泉大津2号：87,312台/日 泉大津4号：21,484台/日 平均：37,837台/日</p>	<p>平成11年度の調査に比べて踏切交通量は減少しているが、列車本数が増加したため、踏切交通遮断交通量は依然として高いため、今後も引き続き踏切による交通渋滞が予想される。</p>
地元等の協力体制		<p>・地元市である泉大津市に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する予定。</p>	<p>・計画時と変わらず。</p>	<p>・計画時と変わらず。</p>	<p>・平成24年度の鉄道高架化に向け、引き続き地域住民の協力を得て事業の進捗に努め、平成27年度の事業完了を目指す。</p>

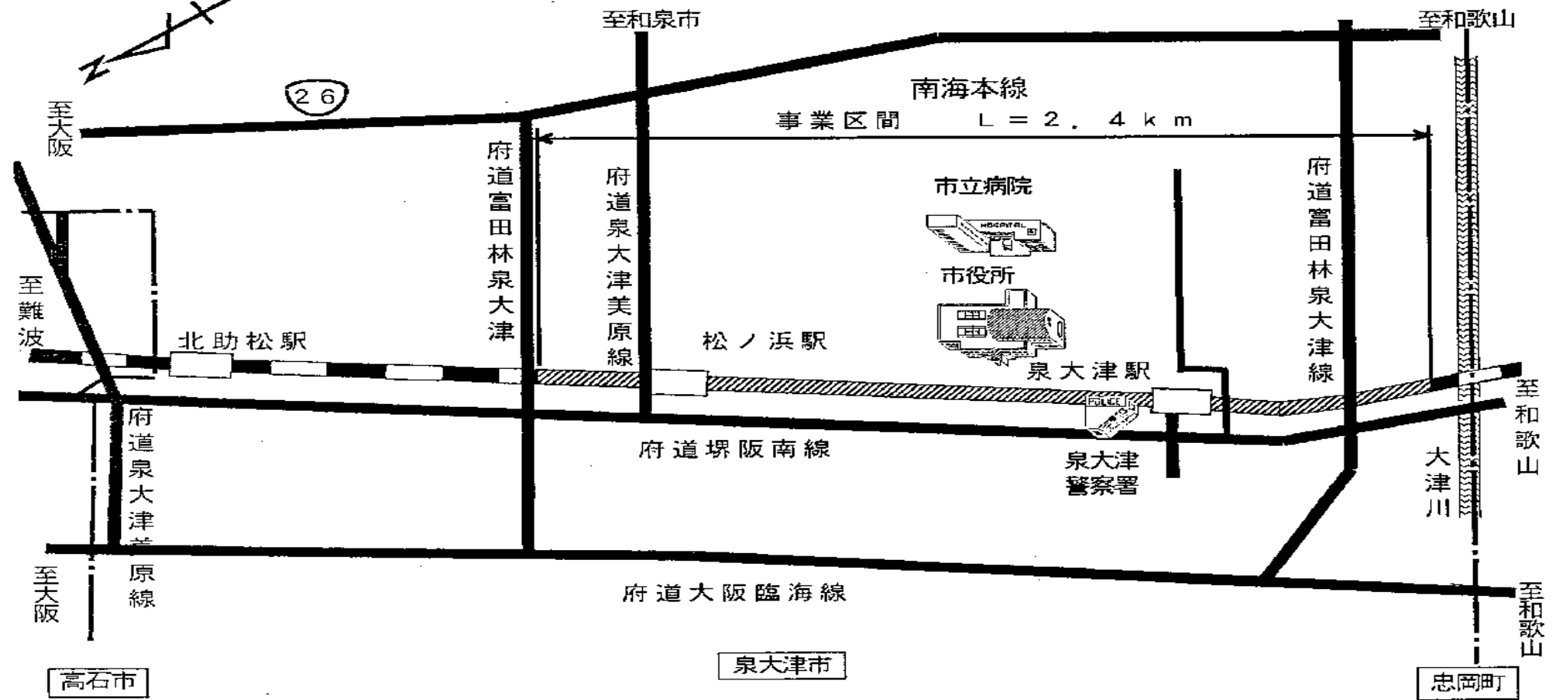
	事前評価時点での状況		再評価時点での状況	再々時点での状況（変更点）	分析
		備考			
事業効果の分析	費用便益分析	計画時点では、費用便益分析の手法が確立されておらず、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> ・ $B / C = 2.42$ 便益総額 B = 948.6 億円 総費用 C = 391.4 億円 ・ 費用便益の根拠 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（案）（H11.3）により算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ $B / C = 1.62$ 便益総額 B = 951.3 億円 <ul style="list-style-type: none"> 移動時間短縮便益 923.6 億円 走行経費減少便益 28.7 億円 交通事故減少便益 -1.0 億円 総費用 C = 586.0 億円 <ul style="list-style-type: none"> 建設費 432.0 億円 維持管理費 235.7 億円 土地の残存価値 -81.7 億円 ・ 費用便益分析マニュアル（連続立体交差事業編）（H16.4）により算出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 16 年改訂された新しい費用便益分析マニュアルで算定したため、前回との分析が出来ません。 ・ 耐震基準の見直しに伴う橋梁等の構造物の構造変更による建設費の増額が原因と考えられる。
	その他の指標（代替指標）			平成 20 年 6 月の上り線高架切替の結果、踏切遮断時間が約 4 割減少された。 踏切遮断時間：42 分 24 分	
	定性的分析	<ul style="list-style-type: none"> <安全・安心> <活力> <快適性> <その他> など ・ 踏切除却により踏切事故が解消される。 ・ 踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 ・ 駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進される。 ・ 鉄道の高架化により市街地の分断が解消され、高架下に公共施設や商業施設が整備され、利便性が向上し、地域コミュニティの活性化が図られる。 ・ 駅の高架化にあわせて、駅前周辺の街づくりを一体的に進めることにより駅前広場や駅周辺の道路整備が促進され、交通結節機能が向上し、地域の活性化が図られる。 ・ 踏切の撤去により、渋滞が緩和されバス等の定時制が確保される。 ・ 渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図れる。 ・ 鉄道高架化により騒音の改善が図れる。 		変更点特になし。	変更点特になし。
自然環境等への影響と対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、高架橋の高欄は遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とする等、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全対策に配慮している。 ・ 既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない。 ・ 渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与。 		変更点特になし	変更点特になし	
その他特記すべき事項					
前回評価時の意見具申・府の対応方針の概要	<ul style="list-style-type: none"> 【意見具申】本事業については、「事業継続は妥当」と判断する。 ・ 既に 1 線高架が完了した上り線の整備に加え、今回審議対象の下り線の高架が整備されることにより、抜本的な踏切渋滞の解消が図られる。 【府の対応方針】『事業継続』とする。 		<ul style="list-style-type: none"> 【意見具申】本事業については、「事業継続は妥当」と判断する。 【府の対応方針】『事業継続』とする。 	（前回評価に対する具体的な取組み）	

南海本線(泉大津市)連億立体交差事業

事業箇所図

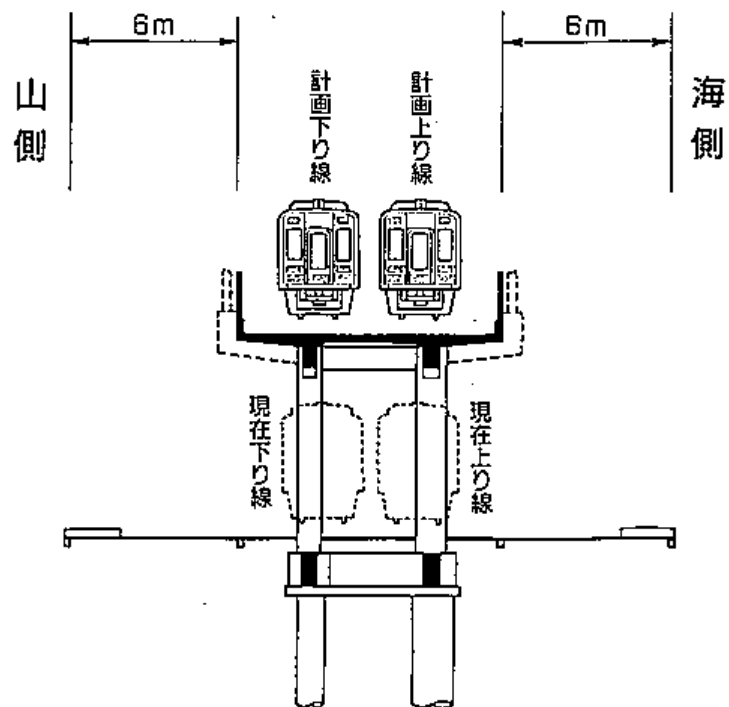


平面図

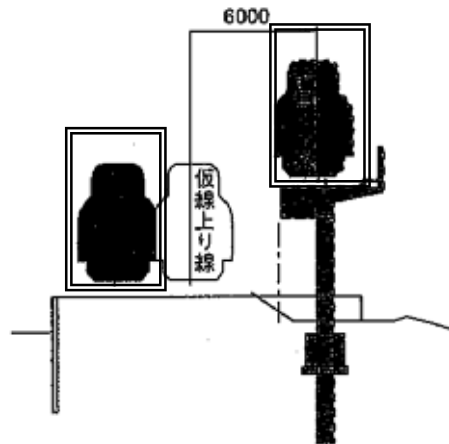


標準断面図

標準高架部



現在の状況。1線高架完了



今後、残り1線の高架化工事

